



© Jorn Urbain



© Jorn Urbain

Het Maritiem Informatiekruispunt

ONONTBEERLIJKE SCHAKEL VOOR DE MARITIEME BEVEILIGING IN BELGIË

Dn 2009 verscheen het Koninklijk Besluit (KB) tot de oprichting van het Maritiem Informatiekruispunt (MIK). Tijd om een tussenbalans op te maken.

De Opstart

Het idee om een MIK op te richten naast een dienst die zich bezighoudt met reddingen op zee (MRCC - Maritime Rescue and Coordination Center) is voortgevloeid uit de aanslagen op de Twin Towers in New York (9/11). In de nasleep daarvan stelden verschillende naties vragen over de beveiliging op zee (Maritieme Security) en terrorisme. Dit resulteerde onder andere in de ontwikkeling van de ISPS-code^(*) die de IMO (International Maritime Organisation) in 2005 heeft geïmplementeerd. Dit was in ieder geval een eerste stap. In dit kader werden havens en schepen verplicht om beveiligingsplannen en beveiligingsverantwoordelijken (Ships en Company Security Officers) in plaats te stellen.

Spreekt men over beveiliging op zee, dan wordt automatisch de link gelegd naar rechtshandhaving. Op open zee voeren de verschillende marines controlerende taken uit, meestal in internationaal verband (voorbeeld hiervan is de operatie Atalanta) maar eenmaal binnen de territoriale wateren en exclusieve economische zone, valt men terug op de soevereiniteit van een land en zijn nationale bevoegde diensten. Voor België denkt men in de eerste plaats aan de scheepvaartpolitie en douane (Maritieme Brigade) en ook - hoewel beperkter - de Marine. Naast het arresteren van piraten op open zee mag de Marine visserij-inspecties en vaststellingen i.v.m. mariene milieuverontreinigingen uitvoeren en mag zij bij het vaststellen van inbreuken ook overgaan tot het opmaken van een proces-verbaal. Een logisch gevolg was dan ook, hoewel niet specifiek

in het KB MIK opgenomen, dat personeelsleden van deze drie entiteiten nu op het MIK samenwerken.

Nieuwe (maritieme) dreigingen

België was daarmee pionier en verschillende landen zijn het MIK in Zeebrugge komen bezoeken, waaronder Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Canada, de V.S., enz... Al deze landen zijn of hebben ondertussen ook een MIK, niet altijd onder dezelfde naam of samenstelling, maar allen wel nauw betrokken bij 'Maritime Security'. Bij de oprichting was het MIK meer een kruispunt (lees aanspreekpunt) voor de 17 kustwachtpartners voor alle rechtshandavingstaken binnen de gebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid. Maar gaandeweg, gezien de ontwikkelingen in onze zeegebieden en op wereldschaal, werd het MIK meer en meer ingeschakeld voor andere (beveiliging)taken. Sinds haar oprichting passeerde een aantal nieuwe fenomenen de revue, waartoe het MIK een belangrijke bijdrage leverde.

Enkele bijdragen sinds de oprichting

In 2010 stelde de Europese Unie een verordening in, ten aanzien van de Islamitische Republiek Iran. Deze omvatte beperkingen op de handel in goederen. Praktisch impliceert dit dat uitvoer naar Iran voor een aantal goederen vanuit de E.U. verboden is. Het MIK speelt sindsdien een belangrijke rol bij het opvolgen van schepen met herkomst of gelinkt aan Iran.

In de nasleep van de tsunami-ramp in 2011 (Japan), waarbij een aantal kerncentrales zwaar beschadigd raakte, met een wijdverspreide besmetting tot gevolg, werd onmiddellijk nagedacht over de mogelijkheid dat nucleaire besmette

schepen/containers Europa dan wel België konden aandoen. Het MIK heeft daarop in samenwerking met een aantal kustwachtpartners en het FANC (Federaal Agentschap voor de Nucleaire Controle) dagelijks risicoschepen geïdentificeerd, welke vervolgens door het FANC werden gecontroleerd. Na vier maanden werd het risico als verwaarloosbaar beschouwd en eindigden de controles.

In juli 2012, in volle aandacht van de olympische spelen, werd het containerschip MSC Flaminia (onderweg van Charleston (USA) naar Antwerpen) midden op de Atlantische Oceaan getroffen door een explosie. 22 bemanningsleden werden gered maar drie ervan overleefden de ramp niet. Het schip heeft daarna weken brandend op de Atlantische Oceaan doorgebracht omdat geen enkel Europees land de toestemming gaf om het schip door hun kustwateren te voeren. Na lang onderhandelen tussen de eigenaar en de verschillende landen werd dan toch een akkoord bereikt en kon het schip richting Wilhelmshaven worden gesleept, waar het op 9 september 2012 aankwam. Het MIK heeft deze calamiteit dagelijks opgevolgd en de kustwachtpartners van de nodige informatie voorzien. Bij de passage door de Belgische exclusieve economische zone, volgde het MIK het schip nauwgezet op. Bovendien werd het ANIP NZ^(*) beperkt geactiveerd, met als resultaat dat een 'ready duty ship' van de Marine, met aan boord een Marineofficier als 'on scene commander' de evolutie van nabij opvolgde.

In 2013 werd het project BEMTAR (Belgium Maritime Threat awareness and Reporting) opgericht. Dit project heeft tot doel de Belgische bevlagde koopvaardijsschepen te ondersteunen door hen tijdig van opkomende maritieme dreigingen te verwittigen. Dit project is werd mogelijk gemaakt dankzij een nauwe samenwerking tussen de Belgische scheepseigenaars, het OCAD (Coördinatieorgaan door de dreigingsanalyse), het NCAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping) en het MIK, en dit naar algemene tevredenheid. Het MIK monitort sindsdien de Belgisch bevlagde



© Jorn Urbain

koopvaardijsschepen wereldwijd en vormt zo een belangrijke schakel in dit proces.

Informatie maar ook analyse

Het MIK heeft gaande surveillance-systemen in huis gehaald om tegemoet te komen aan deze verschillende ondersteunende (beveiliging)staken. Hierbij wordt ook het begrip MSA^(*) (Maritime Situational Awareness) ingevuld. Intelligente geïntegreerde systemen zijn belangrijk om verdachte bewegingen van schepen nauwgezet te kunnen opvolgen. De nieuwe patrouillevaartuigen P901 Castor en P902 Pollux zullen in dit MSA-proces een belangrijke rol spelen. Hiermee is het MIK een weg ingeslagen waar het (weliswaar beperkte) routineanalyses uitvoert. Momenteel gebeurt het gros nog manueel en heeft dit recent tot een succes geleid, toen een alerte operator aan de basis lag van de inbeslagname van een verdacht transport.

De toekomst

Automatisatie en integratie zijn daarom onontbeerlijk om het MIK verder uit te bouwen tot een volwaardig 'Maritime Security Center' voor België. Onze buurlanden (o.a. UK en NL) hebben deze stap ondertussen al gezet en staan dus verder. Maar in een gefederaliseerd land waar bevoegdheden verspreid zijn over verschillende gewesten en diensten, gaan dergelijke processen nu

eenmaal trager. Een nieuw initiatief dat door de drie permanente MIK-partners in mei 2014 werd ondertekend, moet een verdere integratie van het MIK bestendigen. Het MIK zal in de toekomst dan ook een nog belangrijkere rol gaan spelen in 's lands maritieme beveiliging.

Ron Joosen

(*1) ISPS code (International Ship and Port facility Security Code) is een amendement op de SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) waarin de minimeisen in verband met beveiliging van schepen, havenfaciliteiten en overheidsinstellingen beschreven staan. De code geeft geen specifieke maatregelen die elke haven en elk schip verplicht moet nemen om de beveiliging tegen terrorisme te garanderen. In de plaats daarvan schetst de code 'een gestandaardiseerd, samenhangend kader voor het evalueren van bestaande risico's dat overheden de mogelijkheid geeft om veranderingen in dreigingsniveau af te wegen en te compenseren met veranderingen in kwetsbaarheid van schepen en havenfaciliteiten'.

(*2) ANIP NZ: Algemeen Nood- en Interventieplan Noordzee: Bij incidenten op zee regelt dit plan de mono- en multidisciplinaire samenwerking van de verschillende hulpverleningsdiensten

(*3) MSA: monitoring van de scheepvaart op zee is van toenemend belang om een globaal inzicht te bekomen van alle verdachte activiteiten op zee en in onze gebieden.